

Tract-ctions

Sud Rail ETRA

L'information syndicale de l'ET Rhône-Alpes.

Février 2016

Vers la fin de l'assistantat ?...



*Première DP
et dernier
avertissement
pour la Direction
avant sanction*

SUD-Rail



Billet d'humeur...

... Ou ce qui n'aurait pas dû être dit.

La place des syndicalistes n'est pas en prison !

Le 12 janvier le tribunal correctionnel d'Amiens a condamné 8 ex-salariés de Goodyear à 2 ans de prison, dont 15 mois avec sursis (**soit 9 mois fermes**). En janvier 2014, des salariés avaient retenu pendant 30 heures deux cadres dirigeants venus annoncer la fermeture de l'usine.

Ce ne sont pas moins de 1143 salariés qui se sont retrouvés à la porte de leur usine désormais délocalisée en Russie. La plupart n'ont toujours pas retrouvé de travail poussant 3 d'entre eux jusqu'au suicide. Malgré que les deux cadres et l'entreprise Goodyear aient retiré leurs plaintes, c'est le parquet, donc l'Etat, qui décida seul de continuer les poursuites.

Rappelons que le taux de chômage en Picardie est de 12,5 %, soit un taux au-dessus de la moyenne nationale (10,6 %). On a vu comment ce désarroi pouvait se traduire dans les urnes...

SUD-Rail condamne cette criminalisation du mouvement syndical, cette politique qui vise à couper la jambe de tous celles et ceux qui résistent.

Cette fermeture est profondément injuste. Qu'auraient dû faire les salariés ? Signer une pétition en baissant la tête ? Pis, laisser faire ?

Hors de question, car derrière cette fermeture c'est bien la vie de milliers de gens, de salariés qui se retrouvent au chômage, d'autres en dépression, des familles qui divorcent, déménagent, souffrent !! Derrière cette fermeture d'usine, il y a des femmes et des hommes, qui exprime cette souffrance ! Qui les écoute ? Qui face aux milliards de bénéfices de Goodyear — la compagnie a quadruplé ses bénéfices en 2014 pour atteindre 2,15 milliards de dollars — rétablira un peu de justice ? A priori pas les tribunaux

français, si sévères vis-à-vis des syndicalistes, si conciliants vis-à-vis du grand patronat. Ces condamnations ont à juste titre profondément choqué l'opinion.

Déjà 144.000 personnes en seulement 15 jours ont signé la pétition réclamant la relaxe des 8 salariés de Goodyear. Et le mouvement doit s'amplifier, car dans cette histoire, la justice a encore été du côté des plus forts contre celui des plus vulnérables. La France de François Hollande fera donc partie des pays où l'on peut finir en prison suite à une action syndicale, alors que la place des syndicalistes n'est justement pas en prison.

À la SNCF, c'est le dépôt de sac des salariés et le droit d'alerte des délégués du personnel qui est bafoué. Suite au passage à tabac d'un conducteur (6 jours d'ITT), les agents de conduite des lignes D et R ont posé le sac. Ces arrêts de travail exprimaient un sentiment d'insécurité permanent puisqu'il s'agissait de la deuxième agression physique grave d'un agent SNCF en gare de Corbeil en l'espace de même pas 6 mois.

Malgré l'urgence de la situation et la gêne occasionnée pour les usagers, la Direction a refusé de recevoir les organisations syndicales de tout le weekend. Et pour couronner le tout, alors que la Direction reconnaît les revendications des agents en accordant des moyens supplémentaires, elle les place tout de même en absence irrégulière !

Avec son « projet de services du territoire » cela pourrait très bien être le sort que la Direction réserve aux syndicalistes et aux agents de la région qui ne serait pas d'accord. Nous ne pouvons pas la laisser faire !

CCN où en est-on ?

Le gouvernement avec les organisations patronales (UTP) gèrent le calendrier du « dialogue social » de façon à ce qu'il lui soit favorable. Il lance les négociations sur la convention collective nationale (CCN) du ferroviaire prévue par la loi dès 2015, mais ne sort pas le décret socle qu'il a imposé comme base pour le cadre social. Direction et gouvernement s'entendent pour avancer les élections professionnelles afin d'obtenir, vainement, une représentativité syndicale qui leur soit plus favorable, et retardent la parution du décret-socle. Résultat : la CMP s'est réunie 19 fois et 3 accords ont été signés (fonctionnement, champ d'application et désignation de l'OPCA). La séance plénière du 21 janvier constituait la dernière séance de travail sur le chapitre « *contrat de travail* » et le dialogue patinait, car impossible d'aborder l'organisation du travail prévue à la réunion du 18 février. Il apparaît aux yeux de tous, syndicats, président de la CMP et même UTP que le délai du 1^{er} juillet sera difficilement tenable.

Au-delà de ces considérations politico-patronales, ce sont les manœuvres honteuses du Président Pépy, qui n'hésite pas à jeter à la vindicte populaire une étude commanditée par l'UTP au cabinet ELEVEN, que SUD-Rail dénonce haut et fort.

Faire gober au citoyen « lambda » le mensonge selon lequel le « nanti » cheminot a droit à 38 congés et 22 RTT, c'est faire pression sur le gouvernement pour « réparer au plus vite cette 'injustice' » quitte à sortir un décret socle au minima. Et pour ceux qui auront pris le temps de se pencher sur cette étude, nous rappellerons que c'est l'UTP qui en a choisi les bases pour ne pas prendre le RH 0077

comme base des négociations et qu'elle consacre 25 pages sur une comparaison entre roulants du FRET SNCF et Privé et seulement 2 pages sur les sédentaires avec des chiffres incohérents.

Il y a une semaine, comme un coup de théâtre bien préparé, le gouvernement reprend la main par l'intermédiaire de son secrétaire d'État aux Transports qui annonce la publication du décret socle au plus tard le 15 mars ainsi que la communication du projet aux OS le 15 février. Pile pour la CMP du 18 ! Le tout sous la menace d'une application du « droit du travail ordinaire » si le « dialogue social » n'a pas accouché d'une convention collective au 1^{er} juillet.

Avec une annonce et une parution aussi tardive, comment croire encore à la volonté des Directions d'un dialogue social serein lorsqu'il est imposé avec une épée de Damoclès au-dessus de la tête des dits « partenaires sociaux » ?



Cet instrument ne sert pas qu'à raconter des mensonges...

Jusqu'où ira le mépris ?

Les révélations faites par le « Canard enchaîné » sont représentatives à la fois du sérieux avec lequel la Direction avance sur ce dossier, et à la fois l'amateurisme de certains, notamment du dirigeant d'unité voie pour ne plus le citer...

Non seulement Pépy et Rapoport restent dans leurs fauteuils après nous avoir fait couler les larmes sur le parvis de la Gare de Brétigny, mais en plus ils font tout pour que la vérité ne soit pas faite sur ce dossier !

Agents briefés par le service juridique, à qui on donne sciemment l'ordre de mentir à la Justice ou de dissimuler des indices ! Et quand le dirigeant d'unité affirme ne pas savoir, les écoutes effectuées lui donnent tort...

Non seulement elles lui donnent tort, mais en plus elles éclairent sous un autre jour les raisons qui ont pu mener au tragique accident qu'on connaît...

Indépendamment de tout autre élément et du manque de moyens, quelles conditions de travail avaient des agents que leur dirigeant d'unité traite de « crevards » et de « burnes », hurlant au téléphone, avant de continuer en disant « qu'il faut tous les foutres dehors ! » ???

Soyons sûrs et certains que les « crevards » et « les burnes » s'en souviendront et que ce genre de comportement et de déclarations pourraient bien être l'amorce qui met le feu à la torche !



Prise de parole : la Direction est sourde !

Des formations « Prise de parole » et « Sûreté » sont actuellement dispensées sur l'ETRA.

Celles-ci peuvent s'avérer utiles au métier de conducteur déjà sous sa forme actuelle (notamment sur la manière d'aborder les voyageurs lorsque, par exemple, ceux-ci doivent être déplacés pour accéder à une trappe), sur la prévention d'une situation conflictuelle et sur les responsabilités civiles et pénales des agents quant à leurs faits et gestes. Mieux vaut prévenir que guérir...

Si ces formations étaient incluses dès la formation de base – au même titre qu'une formation aux premiers secours maintes fois demandée – cela aurait peut-être permis d'éviter certaines mésaventures passées (incivilités et agressions).

Mais si la Direction préfère payer une entreprise privée pour nous former à passer des annonces plutôt qu'à sauver des vies, c'est qu'elle voit ça d'un tout autre œil !

Preuve en est, primo, de leur mise en place : en loucedé, sans consultation des CHSCT concernés et donc de manière illégale. Si elle admet enfin qu'il s'agit d'une « action de formation », pour

SUD-Rail, c'est clairement en vue d'acquérir une connaissance nouvelle.

D'autant plus que, secundo, elle en profite pour transférer au conducteur une charge de travail qui, jusque là, incombait au contrôleur : passer les annonces « sécurité » (voir pages 8 et 9)

Même si évidemment elle nie en prétextant un hasard du calendrier et appelle les agents à ne pas faire d'amalgame, **la Direction s'en servira à coup sûr pour avancer ses pions dans la mise en place de l'EAS sur la région.**

Qu'elle ouvre bien ses oreilles : les ADC n'ont pas vocation à remplacer les ACST, nous les voulons à bord des trains !

Pour SUD-Rail, ces formations ne sont pas incompatibles avec la présence systématique d'au moins un contrôleur dans chaque train et ne peuvent en aucun cas justifier la seule présence du conducteur à bord. La délégation reste vigilante quant aux faux-pas de la Direction notamment lorsqu'ELLE fera cet amalgame !

Monsieur le Directeur,

Alors même que le dossier projet de services des territoires n'en est qu'au début des présentations sur notre région, vous mettez en place une formation prise de parole sans respecter les IRP. Aucune présentation dans les instances. Les membres des CHSCT ont reçu à leurs courriers une réponse qui prouve le peu d'intérêt que vous accordez aux IRP : cette formation aurait été présentée et débattue en DP Formation ! Vous aurez tout osez comme quoi le ridicule ne tue pas. Tous les délégués du personnel savent très bien le peu d'intérêt que vous portez à cette instance. Il n'a

jamais été parlé d'aucun contenu de formation dans cette instance que vous tenez parce qu'un accord d'entreprise vous y oblige.

Vous semblez gommer d'un trait toutes les situations conflictuelles, les décisions de justice, la médiation qui ont pourtant laissé beaucoup de traces suite au conflit de l'Ouest lyonnais.

Par la récurrence, vous serez à nouveau responsable des fortes tensions sur notre établissement.

Extrait de la déclaration liminaire des DP

Écoles TA/TB

Toujours dans l'irrespect des cheminots de l'établissement, après les écoles TB directes à Portes et St Étienne, la Direction fait une nouvelle entorse à l'accord régional ainsi qu'aux accords Traction de 2004 (passage par un métier TA pour devenir TB) en annonçant une nouvelle pour Avril 2016.

SUD-Rail n'est bien sûr pas opposé aux recrutements internes ET externes, mais cela doit être fait en priorité sur des métiers TA tant que les listings comportent des CRML et CRTT désireux de devenir TB.

Et c'est bel et bien le cas à l'heure actuelle !

Conséquences : des CRTT, bien qu'ils aient tous les critères fixés, sont écartés.

La Direction prend cette fois comme prétexte qu'elle ne peut pas libérer autant de CRTT pour l'année 2016 ! Avec 2 écoles TA/TB enclenchées elle a peur de couler son bébé, l'Ouest lyonnais et préfère donc laisser sur le carreau des CRTT pour qu'ils assurent la charge.

Pour SUD-Rail cela est intolérable et prouve que la Direction n'est pas capable d'anticiper les écoles.

CRTT : Quand la Direction ne veut pas vous habituer à gagner « trop » d'argent...

Les CRTT qui ont été moniteurs pour la dernière école, ont fait remonter qu'ils n'avaient pas été payés, malgré le fait qu'ils aient bien remplis leur BS.

La Direction reconnaît qu'il y a eu un problème parce qu'il faut rentrer toutes ces primes à la main et que ça a pris du temps. Les CRTT toucheront donc cette prime en retard...

Pour SUD-Rail, quand on connaît les salaires des CRTT, il est scandaleux de les faire attendre même pour quelques euros.

Décidément, la Direction ne veut vraiment pas qu'ils gagnent « trop » d'argent : on ne sait jamais... ils pourraient s'y habituer !

Etrangement, quand on ne les paie pas pour être moniteur, on remarque qu'il est beaucoup plus difficile de trouver des moniteurs pour la future école.



Pas de répit pour les repos

La gestion des absences en 2015 sur l'ETRA a été une calamité. Si nous pouvons nous réjouir que certains conducteurs ont fini cette année avec plus de 116 RP (avec un maximum de 119 RP aux roulements 100 et 101 de LYS et 171 de POR, ou encore, de 118 RP aux roulements 100A et 101B de LYS, 170 de POR ainsi qu'aux 161A et 161B de LYD), il en est tout autre de l'attribution des RP doubles, des RM et des VT.

En effet, la Direction n'a pas respecté ses obligations légales. Quatre ADC n'ont eu que 51 repos doubles (au lieu de 52 normalement) : deux au PNI, un à LYD et un chef de ligne à LBL.

Dans tous les roulements de l'ETRA, des agents n'ont pas eu leur 10 RM annuels. Cela descend jusqu'à 3 RM au 171P de Perrache.

A l'opposé, hormis au 173P du même dépôt, certains ont eu un nombre de RM attribués supérieur à ce que nous disposons en une année, **cela va de 12 à 18 RM attribués en 2015**. D'aucuns pourraient croire que c'est plutôt une bonne nouvelle. Ce serait oublier que ces repos compensateurs sont attribués au titre des « 35 heures », que cinq doivent être pris au cours du premier semestre civil, les cinq autres au cours du second semestre et surtout que la Direction n'en a pas fait cadeau : **elle les devait de l'année dernière aux agents concernés !**

Les refus de congés ou de repos accroissent la fatigue des agents, pouvant générer des problèmes sur leur santé et augmenter les événements de conduite. Ils contribuent aussi au manque d'effectifs et au mal-être au travail.

Ce qui est très inquiétant et que nous n'avions jamais vu auparavant, c'est le basculement de VT d'une année sur l'autre : 11 au total.

La Direction, après avoir mis la pression sur les conducteurs à temps partiel pour qu'ils augmentent leur taux, n'est même pas capable d'accorder l'ensemble des VT auxquelles les agents ont pourtant droit. Ce qui est intolérable. Ces 11 jours de compensation au titre du temps partiel qui n'ont pu être pris en 2015 se concentrent dans un seul roulement : le 161 B de LYD, roulement qui, malgré les calculs du CUP lors des commissions roulements, souffre d'un manque d'effectifs chronique du fait de la spécificité de ses missions et de la durée de ses RhR.

Alors « simple » mauvaise gestion, comme le prétend la Direction, ou acte volontaire ? Le fait est qu'il y a préjudice pour les ADC concernés et que le simple fait d'octroyer, pour les agents à temps partiel, le droit de poser leurs VT non-accordés de 2015 en 2016 ne suffit pas.

Pour SUD-Rail, la Direction doit revoir sa copie sur le nombre de conducteurs par roulement, à charge équivalente. Elle doit mettre en place un vrai suivi des absences pour que nous puissions poser et prendre l'ensemble des jours de repos, congés et temps partiel auxquels nous avons droit, en temps et en heure.

Scaronne

Ecole TGV

Les effectifs sont toujours calculés au minima et les 2 échecs à la dernière école TGV ne vont rien arranger.

6 ADC se sont présentés au constat TGV en Décembre dernier, 3 d'entre eux n'ont pas été validés la 1 ère fois et 1 seul a réussi la 2 ème fois.

2 ADC sont donc retournés à LYD. Pour la direction, ce sont les ADC qui n'avaient pas le niveau requis ! Alors pourquoi ont-ils été validés par d'autres formateurs lors des 2 semaines au simulateur à Lille ?

Chaque UP a ses méthodes de formation et son historique et nous ne sommes pas tous égaux en terme de niveau de formation.

Est-ce que Lyon est la même UP aujourd'hui qu'en 1981 ? Les TGV Sud Est sont en cours d'amortissement et en même temps le parc des TGV Bi - Standard devient de plus en plus important, alors est ce que la formation TGV est toujours bien adaptée à Scaronne ?

Quelle formation sur ces nouvelles rames bi-standard pour la plupart des conducteurs : un diaporama en JFC, des notes dans le casier, tellement nombreuse que nos CTT ont été obligé de nous faire un recueil.

Alors le CUP se décarcasse auprès des technicentre pour nous trouver une rame et faire une vrai formation de terrain. Mais Monsieur le chef d'UP quand la SNCF était une entreprise intégrée, à Lyon mouche, Vénissieux, Lyon Vaise ou Sibelin, quand on était formé à un nouvel engin moteur, on avait :

- un jour en salle pour étudier le manuel de conduite et le livret technique,
- un jour sur l'EM lui même
- un 3 ème jour pour la validation en ligne.

Aujourd'hui nos dirigeants parlent que d'argent, les activités ont pris le pouvoir face à la traction, et SUD-Rail le dénonce depuis des années ...



Trains de Nuit

L'activité IC n'a pas de BB26000 pour remplacer les vieillissantes BB2200 sur les trains de Nuit.

Si la direction ne change pas d'avis, SUD rail prendra ses responsabilités notamment sur les parcours LYON/ PARIS via la Bresse qui dépasse les 6 H de conduite.

JNC et FAC

10 JS TGV n'ont pas été couvertes par Scaronne depuis les dernières DP (Décembre/ Janvier)

En même temps nous assurons les Journées FAC ou régulières des autres UP :

- Décembre : 46 JS assurées ... Congés TB refusés : 144
- Janvier : 57 JS assurées ... Congés TB refusés : 69

A noter 7 JS OUIGO assurées par les ADC des roulements 100/101 et 101B

Au fait une rame OUIGO est-elle techniquement exactement la même qu'une rame DUPLEX ???

Est ce que ces ADC seront rémunéré par la Business Unit ?

TGV « Neige »

Les ADC qui auront des JS avec des TGV ATL seront formés. Espérons qu'il n'y ait pas une épidémie pendant les pointes neiges car pour remplacer ces ADC ça serait compliqué !!!

1 er week end : 10 JS FAC

2 ème week end : 18 JS TGV

3 ème week end : 15 JS TGV + 4 Inter-cité



Motion :

Monsieur le DET de l'ETRA,

Le 21 Novembre se sont déroulées les élections sur notre établissement. Les cheminots de l'ETRA ont fortement participé à ces dernières et ont accordé leur confiance aux délégués du personnel qui siègent en DP pour les représenter.

Par cette motion, les organisations syndicales SUD, CGT et FO vous demandent de continuer à présider et siéger en DP. Dans le cas contraire cela prouverait que vous voulez tuer le dialogue social sur l'établissement.

On ne siège pas en DP pour se faire plaisir, on est là pour faire avancer les dossiers, remonter les problématiques. Mais il est vrai que c'est un peu dans l'air du temps de s'attaquer au Code du travail, aux IRP, aux syndicats, au dialogue social dans l'entreprise. Pourtant les derniers événements tendraient à nous faire croire qu'il faudrait les renforcer, espérons que vous ne ferez pas le choix inverse et que nous continuerons à avoir des échanges constructifs dans cette instance. Dans le cas contraire vous serez le seul fautif d'une forte dégradation du dialogue social dans notre établissement.

Les taxis maintenant ça suffit !!!!!

La Direction n'a plus de limites. Alors qu'elle cherche à faire des économies de tous les côtés, à Portes-lès-Valence, elle balance dans le même temps 240 000 € en taxis.

La délégation SUD-Rail a de nouveau fait la démonstration à la Direction qu'avec un budget pareil (20 000 € par mois), la SNCF pourrait :

- Embaucher 4 cheminots (environ 12 000 €, cotisations sociales comprises)
- Louer un véhicule (environ 1 000 €)
- Garder un budget taxis suffisant pour couvrir les périodes de pointes ou les aléas (environ 7 000 €)

La Direction devant l'énormité de la somme reconnaît un « problème » et qu'elle va faire une étude sur la viabilité d'un service de camionnettes.

La Direction n'a que trop tarder et surtout certains à la Direction choisissent la solution « Taxis » trop facilement.

Lors de la dernière commission roulement, la PCAS avait pondu un retour de Grenoble de nuit en Taxi, le tout pour un budget de plus de 75 000 € annuel, en lieu et place d'un RhR qui coûtait bien moins cher à la SNCF. Sans notre intervention la Direction aurait donc choisi une solution plus coûteuse pour elle...

Ne marcherait-on pas sur la tête coté Direction ?

Pour SUD-Rail il est urgent et obligatoire que les choses changent !



« INTERCITE »

Tournée PAZ

L'activité INTERCITE a bien pris en compte notre demande mais n'a pas de BB26000 disponible pour assurer nos trains car elles assurent des V200 entre Paris et Clermont.

Dans le même temps FRET SNCF dispose de BB26000 mais INTERCITE ne veut pas les louer.

On touche là aux limites de la gestion par activité et l'éclatement de la SNCF.

INTERCITE « ECO »

La Direction veut développer une nouvelle gamme de train INTERCITE de jour à bas prix dit « INTERCITE ECO » entre PARIS et MARSEILLE.

Le DET a proposé l'UP de PORTES pour couvrir cette nouvelle charge de travail.

Posez vos questions DP et CHSCT

Vos représentants Sud-Rail ETRA



Jean-François
ROGEON
tel: 06 76 54 58 37



Sylvain
NOIRET
tel: 06 82 02 09 99



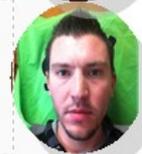
Nicolas
POSSICH
tel: 06 16 88 06 22



Xavier
SANLAVILLE
tel: 06 60 81 44 35



Denis
CURT
tel: 06 44 06 35 45



Didier
VIRIEUX
tel: 06 20 32 11 29



Bernard
CHANUT
tel: 06 14 05 04 87



Fred
MALLET
tel: 06 11 15 34 63

